

مجلّة الواحات للبحوث والدراسات
ردمد 7163- 1112 العدد 5 (2009) : 207 - 220
http://elwahat.univ-ghardaia.dz

المسئولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري

كمال كيحل
قسم الحقوق جامعة أدرار

مقدمة

تتعرض مياه البحار والأنهار للتلوث بفعل بعض النشاطات التجارية والصناعية، مما يؤثر سلباً على صحة الإنسان نظراً لاستعمالها في السباحة أو في الري أو في الشرب بعد تحليتها، خاصة وأن نسبة كبيرة من سكان السواحل أصبحت تعتمد في الشرب على تحلية مياه البحار والأنهار.

أثارت مشكلة تلوث مياه البحار والأنهار اهتمام الدول والمنظمات الدولية، ويرجع السبب في ذلك إلى أن البحار والأنهار لا يقتصر دورها على نقل الأشخاص والبضائع، بل ينظر إليها باعتبارها مخزناً ضخماً للمياه والثروات والموارد الطبيعية.

ولقد تخطت أسباب ووسائل تلوث المياه قدرات الدولة، بل قدرات الجماعة الدولية في وضع الأنظمة القانونية الفعالة لمعالجة المشاكل المتعلقة بالمسئولية القانونية عن تلوث المياه من حيث طبيعة المسئولية ونطاقها وكيفية تقدير الضرر، وضمان الحصول على تعويض كاف لتغطية الأضرار الحاصلة.

ويرجع السبب في هذه المشاكل إلى النقص والغموض في القوانين الداخلية من جهة، والفراغ القانوني الموجود في قواعد القانون الدولي.

تعتبر هذه المواضيع من أهم المشاكل التي تواجهها الدولة والمجتمع الدولي لإرساء أسس جديدة للمسئولية عن تلوث المياه.

لهذا سوف أقوم من خلال هذا المقال بدراسة المنحى الجديد لقواعد المسئولية، من حيث قواعد وأسس المسئولية على الصعيد الدولي في هذا المجال، ومدى فعاليتها في حماية الثروة المائية؟

1- عناصر المسئولية الدولية عن تلوث المصادر المائية:

حسب القواعد العامة للمسئولية المدنية، يشترط اجتماع ثلاثة عناصر لقيامها هي الخطأ والضرر وعلاقة السببية، غير أنه في مجال المسئولية الدولية عن تلوث مياه البحار والأنهار، لا يظهر فيها عنصر الخطأ، لأن هذه المسئولية ذات طابع موضوعي، فتتمثل عناصرها في حادث التلوث، ثم ضرر التلوث، وثالثاً علاقة السببية بين حادث التلوث والضرر، إذ اكتفت بعض الاتفاقيات الدولية، خاصة منها الاتفاقية الدولية حول المسئولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1969 وبروتوكول سنة 1992 المعدل لها، لانعقاد المسئولية الدولية سوى وقوع حادث يترتب عليه ضرر التلوث.

وبناء عليه سوف أقوم بدراسة هذه العناصر الثلاثة تباعاً فيما يلي:

1-1 حادث التلوث:

يعتبر حادث التلوث أول عناصر المسئولية الدولية عن تلوث مياه البحار والأنهار، فحلقة المسئولية الدولية تبدأ بوقوعه وتنتهي بالضرر الناتج عنه، ولدراسة هذا العنصر سوف أبدأ بتحديد مفهوم حادث التلوث، ثم أعرض أهم صوره كما يلي:

1-1-1 مفهوم حادث التلوث:

حادث تلوث مياه البحار والأنهار هو واقعة مادية، ويختلف مفهوم تلك الواقعة في نصوص معاهدة 1969 عن بروتوكول 1992 المعدل لها.

لهذا يقتضي الأمر التعرض لهذا المفهوم في كل منها، وهذا ما سأبينه فيما يلي:

أولاً: حادث التلوث في ظل معاهدة 1969.

عرفت المادة الأولى فقرة الثامنة من معاهدة 1969 حادث التلوث بأنه "كل حدث أو سلسلة أحداث لها نفس المصدر وينتج عنها تلوث" كما أضافت الفقرة الأولى من المادة الثالثة منها: "مالك السفينة لحظة الواقعة.. يعتبر مسئولاً عن أي ضرر تلوث ينتج عن تسرب أو إلقاء الزيت من سفينة إثر الواقعة".

يتبين من هذين النصين أن حادث التلوث يقصد به الحادث في مفهوم الإنقاذ أو المساعدة، والذي يتبعه تسرب أو إلقاء للزيت من السفينة. وبهذا فإن هذه المعاهدة لا تنطبق على حالات التهديد بالتلوث، فلا يتحمل المسئول تعويض تكاليف الإجراءات الوقائية لمنع تسرب المواد الملوثة من السفينة في حالة جنوحها وكونها مهددة بالغرق، بل تعوض فقط تكاليف الإجراءات الوقائية التي اتخذت بعد حدوث واقعة التسرب التي نتج عنها التلوث.

وبالنظر لنص المادة الأولى الفقرة الثامنة، يتبين أن حوادث التلوث تتعدد بتعدد

مصادرها، وإذا وقعت سلسلة من الأحداث المؤدية إلى التلوث فينبغي ربطها بمصدرها الذي قد يكون واحداً كما قد يتعدد، ومسألة تحديد مدى ارتباط الحوادث المتسلسلة بمصدر واحد هي مسألة متروكة لتقدير قاضي الموضوع، كل حالة على حدة[1].

وتجسد عبارتي "تسرب" أو "إلقاء" الواردتين في المادة الأولى أعلاه، الطابع الموضوعي للمسؤولية الدولية عن تلوث البحار والأنهار، إذ يتبين أنها تشمل على التلوث الناتج عن التسرب العرضي أو الإلقاء العمدي للمواد التي تلوث البحار أو الأنهار، وبهذا يسأل مالك السفينة عن أي ضرر تلوث ينتج عن تسرب أو إلقاء الزيت من سفينة.

وهكذا يتبين أن مفهوم حادث التلوث في ظل اتفاقية 1969 هو مفهوم ضيق، إذ يقصر هذا الحادث فقط على التلوث الذي وقع فعلاً، ولا يشمل التهديد بالتلوث وتكاليف الإجراءات الوقائية في حالة التهديد الجدي بالتلوث.

ثانياً: حادث التلوث في ظل بروتوكول 1992.

يوسع بروتوكول 1992 المعدل لمعاهدة 1969 من مفهوم حادث التلوث، ليشمل الفترة الواقعة قبل حدوث التسرب أو الإلقاء الفعلي للزيت، ويبرر هذا التوسيع بكون الإجراءات التي تتخذ في الوقت المناسب يمكن أن تؤدي إلى تفادي أو على الأقل تقليل التلوث بشكل فعَّال. وبناءً على هذه التبريرات تبنى القضاء الوطني لعديد من الدول المتعاقدة تفسيراً موسعاً لتعريف حادث التلوث بفرض التعويض عن الإجراءات المتخذة توقياً لحدوث تسرب أو إلقاء الزيت.

وبهذا التوسع الذي جاء به بروتوكول 1992، أصبح تعريف حادث التلوث يشمل حالات التهديد به إذ نصت المادة 2 فقرة 4 من هذا البروتوكول على ما يلي: "كل حادث أو سلسلة أحداث لها نفس المصدر ينتج عنها تلوث أو تنشئ تهديداً جسميًّا و لدقاً به"، فحسب هذا النص اتسع مجال تطبيق المعاهدة، ليشمل الفترة التي تسبق حدوث أي تسرب أو إلقاء فعلي للزيت من السفينة، بشرط ألا يكون توقع مثل هذا التسرب أو الإلقاء بعيداً من الناحية الزمنية[2].

وبالنسبة لمكان اتخاذ الإجراءات الوقائية، فيرى الفقيه روديير[3] أن الذي يهم من الناحية الإقليمية هو مكان وقوع الأضرار أو مكان صرف النفقات، لذلك يرى أن أضرار التلوث والإجراءات الوقائية لا تكون إلا داخل البحر الإقليمي. غير أن الاتجاه الغالب في الفقه[4] يرى بأن الإجراءات الوقائية ليست بحاجة لأن تكون مقيدة أو لددة بالمياه الإقليمية أو بالمنطقة المتاخمة لها، لأن الإجراءات الوقائية حسب ما نصت عليه المعاهدة تعني كل إجراء معقول

يتخذ لمنع أو تقليل ضرر التلوث، لذلك يتعين إطلاق مكان اتخاذ هذه الإجراءات ليشمل أيضاً البحر العالي حيث يحدث التسرب أو التهديد به، وذلك للحد أو منع وصول ضرر التلوث للمياه الإقليمية، وبشرط أن يكون هناك ثمة تهديد للمياه الإقليمية.

2-1-1 مصادر تلوث البحار والأنهار:

سوف أبين في هذا البند أهم مصادر تلوث مياه البحار والأنهار، ونظراً للاتصال المادي بين الأنهار والبحار فإن أغلب مصادر التلوث تكون مشتركة بينهما، والتي أعرض أهمها فيما يلي:

أولاً: التلوث من الزيت البترولي.

يعتبر التلوث بالمحروقات من أكثر مصادر تلوث المياه البحرية انتشاراً، وأشدها خطورة على البيئة المائية بصفة عامة، فاختلاط الزيت أو النفط بالمياه يخل على نحو خطير بالتوازن البيئي وبالوسط الطبيعي للماء، ويؤدي هذا التلوث إلى موت الأحياء المائية بأعداد كبيرة نتيجة تسمم البيئة المائية التي تعيش فيها، إذ أن الزيت البترولي يؤثر على التركيب النوعي لمياه البحار والأنهار بما يذوب فيه من مواد داخلة في تركيب النفط، كما قد يؤثر على صلاحية تلك المياه للشرب بعد تحليتها[5]، كما يعيق الاستخدامات الأخرى المشروعة لهذا الوسط، إذ يعرض استعماله الصحة الإنسانية للخطر[6].

وقد يحدث هذا التلوث إما نتيجة الحوادث البحرية مثل حوادث تصادم سفن شحن البترول، وتفريغ مياه غسيل خزانات البترول، وكذلك بسبب تفريغ السفن لحمولتها في البحر لتخفيف حمولتها لتفادي غرقها.

ثانياً: التلوث بالإغراق.

التلوث بالإغراق هو تصريف الفضلات والنفايات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات، فالبحار والمحيطات رغم ضخامتها لم تعد قادرة على استيعاب ملوثات التطور الصناعي المتمثلة في المواد الكيماوية، والنفايات السامة مثل المواد المشعة والنفايات الصلبة كبلاستيك والزجاج والحديد والنحاس، ويؤدي تحلل تلك النفايات إلى القضاء على العديد من مظاهر الحياة المائية، وتسمم الكائنات البحرية وتغيير خصائص الماء. ولقد تأثرت مياه الأنهار كذلك من هذه الملوثات، والتي تعتبر في بعض الدول أهم مصادر المياه العذبة، فتدهورت نوعيتها تدهوراً كبيراً بسبب ما تلقيه فيها ركات المركبات من زيوت ووقود وكذلك ما تلقى فيها من مخلفات صناعية[7].

ثالثاً: التلوث من مصادر برية.

هو التلوث الذي يصيب البحر أو النهر بفعل التصريف من البر، سواء كان منقولاً مع الماء في المجاري الطبيعية، أو عبر قنوات الصرف الصحي، أو كان من الساحل مباشرة، كالمصانع المقامة على الساحل وتصرف نفاياتها في البحر، ومن أمثلة هذه النفايات الزيوت والمعادن والمواد الكيماوية التي تخلفها المصانع والمبيدات التي تذوب في الماء فتؤثر في بيولوجية المياه وجودتها[8]. ويزداد تأثير هذه الملوثات بصفة خاصة في مياه الأنهار والبحار المغلقة، فتزداد درجة تركيز الملوثات فيها، فتتأثر تركيبة مياهها وتصبح غير صالحة لأهم استعمالات الحياة البشرية والحيوانية والنباتية.

ويدخل أيضاً في هذا النوع من التلوث، التلوث الحراري الذي ينتج من المصانع المقامة على الشاطئ، والتي تستعمل المياه في تبريد محركاتها وتلقي بالمياه الساخنة في البحر أو النهر، فترتفع درجة حرارة هذا الماء مما يؤثر على حياة الكائنات الحية التي تعيش فيه.

رابعاً: التلوث النووي.

يتمثل في تلوث مياه البحار والأنهار بفعل التفجيرات النووية، والتي تجريها بعض الدول الكبرى في البحار، كما يحدث أيضاً بسبب انفجار أو غرق الغواصات النووية وغيرها من الآليات العسكرية التي تستعمل هذه المواد. ويعتبر هذا التلوث أخطر الملوثات جميعها لما له من آثار مدمرة وتشوهات على الكائنات الحية، كما يتسبب في أمراض مزمنة وفساد التربة والمحاصيل الزراعية، ويكون له هذا التأثير على المدى الطويل[9].

2-1 ضرر التلوث:

لا يكفي لانعقاد المسئولية الدولية عن تلوث مياه البحار والأنهار أن يقع حادث تلوث، بل يجب أيضاً أن ينتج عن هذا الحادث ضرر، باعتباره العنصر الثاني الذي يتطلبه القانون الدولي لانعقاد المسئولية الدولية عن هذا النوع من أنواع التلوث.

1-1-1-تعريف ضرر التلوث:

عرفت الفقرة السادسة من المادة الأولى من معاهدة 1969 ضرر التلوث بالمحروقات بأنه: "أي خسارة أو أي ضرر خارج السفينة الناقلة للمحروقات، يقع بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات، أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء، ويشمل تكاليف الإجراءات الوقائية وأي خسارة أو أي ضرر يقع بسبب هذه الإجراءات".

يتبين من هذا النص أن ضرر التلوث بالمحروقات، يتمثل في كل خسارة خارج السفينة

التي تنقل المحروقات ناتجة عن تسرب أو إلقاء المحروقات. وخارج إطار هذه المعاهدة يعتبر ضرراً كل خسارة ناتجة عن مصادر تلوث مياه البحار والأنهار، سواء كان بالزيت البترولي أو بالإغراق أو من مصادر برية أو تلوث نووي، فيشكل اعتداء على حق مشروع[10].

وحسب النص السابق من معاهدة 1969 المتعلق بالتلوث بالمحروقات، فإن ضرر التلوث لا يشمل الخسارة بمعناها التقليدي، بل يمتد أيضاً ليشمل تكاليف الإجراءات الوقائية، فإذا تسرب البترول من السفينة إثر حادث، فإن الإجراءات التي تتخذ لتطويق واحتواء بقع الزيت المتسربة لمنع البترول المتسرب من الوصول للسواحل كوضع حواجز حول السفينة أو على حدود الساحل المهدد بالتلوث، مثل هذه العمليات يطلق عليها اسم الإجراءات الوقائية، فتكاليف هذه الإجراءات قابلة للتعويض عنها، وهي تعتبر إحدى العناصر الأكثر وضوحاً في فاتورة أو كشف حساب معظم الحوادث، ليس فقط في حالة تلوث البحار والأنهار المنسوب إلى نقل البترول، بل أيضاً في حالة أي تلوث للبحار أو الأنهار أيًّا كان مصدره، وكذلك في أي حادث للبيئة[11].

ويمثل هذا الشق، الجانب الإيجابي من المسئولية التحريزية، لأن المسئولية في التخطيط المسبق لتجنب وقوع الضرر أو الحد من آثاره، تعد جزءاً لا يتجزأ من المسئولية في ضمان عدم وقوع الضرر[12].

1-1-2-تحديد الضرر القابل للتعويض:

أهم أنواع الأضرار التي يمكن أن تنجم عن حوادث تلوث مياه البحار والأنهار، تلك المتعلقة بالخسارة اللاحقة بالمضرور أو بفوات الكسب المادي والأضرار البيئية، وسوف أقوم بشرحها تباعاً فيما يلي:

أولاً: أضرار الخسارة اللاحقة بالمضرور.

هو الضرر المادي الواقع على الأموال أو على الملكية، سواء كانت هذه الأخيرة عامة أو خاصة، مثل تلوث مراكب الصيد وأدواته، وتلوث الشواطئ، وحواجز الأمواج الموجودة في الموانئ، والجسور المقامة في البحر أو في النهر، وهذه الأضرار لا تثير أية مشكلة من حيث قابليتها للتعويض، فيعوض المضرور عن التكاليف المادية المتعلقة بتطهير الملكية الملوثة.

ثانياً: أضرار فوات الكسب المادي.

تتعلق هذه الأضرار بمالك أو حائز الأموال الملوثة، الذي يتعرض لفوات كسب ناشئ عن تعذر استخدام هذه الأموال ملوثة استخداماً سليمًا يتفق مع النشاط الذي تستعمل فيه.

فالمالك لحقه ضرر يتعلق بالكسب بسبب حرمانه من استعمال مركبه أو معدات أخرى، خلال فترة زمنية تمتد حتى تنظيف أو استبدال هذا المركب أو تلك المعدات.

ويندرج أيضاً تحت أضرار فوات الكسب المادي الأضرار التي تلحق بالأشخاص الذين لا تمس ملكيتهم مباشرة بهذا التلوث، فهو يمس بطهارة أو بنظافة البيئة البحرية أو النهرية، إذ يؤدي ذلك على حرمان الصائد الذي يعتمد في كسبه أساساً على ممارسة نشاطه في تلك المياه قبل تلوثها، إذ يحرم من الكسب خلال الفترة التي تعذر عليه فيها الصيد بسبب التلوث، كذلك قد يؤدي عدم تردد السائحين على الشواطئ بسبب تلوثها إلى فوات كسب يلحق بأصحاب الفنادق والمطاعم والمركبات السياحية المحاذية للشاطئ الملوث. ويشترط للتعويض عن ضرر تفويت الفرصة أن يكون المضرور قد فقد فرصة بالفعل، وأن تكون هذه الفرصة جدية[13].

ثالثاً: الضرر البيئي.

بصرف النظر عن الضرر الذي يقع على الأشخاص وعلى الملكية، وكذلك الخسارة المادية، قد يتسبب تلوث مياه البحار والأنهار في وقوع ضرر للبيئة البحرية أو النهرية ذاتها، ويُعتبر الضرر البيئي من أبرز موضوعات قانون التلوث وأكثرها صعوبة بسبب تعارض هذا الموضوع مع مصالح الدول الكبرى التي تعتبر أكبر مسبب لهذا التلوث، ومن جهة أخرى ترجع هذه الصعوبة إلى عدم إمكان تقدير الأضرار البيئية نقداً، لهذه الاعتبارات نجد القوانين الدولية مترددة وغامضة في قبول التعويض عن هذه الأضرار.

وأرى بضرورة وضع ضوابط دولية صارمة للتعويض عن الأضرار البيئية دون الوقوف عند حد جبر الضرر، وإنما تطبيقاً لمبدأ التعويض العقابي في المسئولية الدولية، حتى تكون لقواعد المسئولية الدولية دور مزدوج الأول جبر الضرر البيئي والثاني تحقيق الردع، لوضع حد لتلوث البيئة البحرية والنهرية التي تعتبر عنصر حيوي للبشرية ولكامل الكائنات الحية.

3-1 علاقة السببية:

يشترط لقيام المسئولية الدولية عن أضرار التلوث، أن تقع هذه الأضرار بسبب حادث التلوث وليس بأي سبب آخر، ويبدوا هذا أمراً بديهيًّا جدًّا، إذ لا بد من علاقة السببية بين حادث التلوث والضرر حتى تقوم المسئولية، وتنتفي هذه الأخيرة إذا انعدمت علاقة السببية لوجود سبب أجنبي، وهو حادث خارجي عن نشاط من تدعى مسئوليته، وهذه الواقعة المدعاة كسبب أجنبي يجب أن تكون هي السبب في إحداث الضرر، وأن تكون خارجية عن نشاط الشخص الذي تدعى مسئوليته، وأن تكون غير ممكنة التوقع وغير ممكنة الدفع.

وتتمثل صور السبب الأجنبي في القوة القاهرة أو الحادث الفجائي مثل العاصفة أو الصاعقة أو الفيضانات والزلازل، التي تقع في البحر فينتج عنها انفجار أو تدفق مواد ملوثة في البحار أو الأنهار فهذه الواقعة تعفي من تدعى مسئوليته إذا توفرت شروطها المتمثلة في السببية والخارجية وعدم إمكان التوقع والدفع.

وتتمثل الصورة الثانية للسبب الأجنبي في الفعل المتعمد من الغير، فهو أيضاً ينفي المسئولية الدولية عن حادث التلوث إذا كان هو السبب الوحيد في إحداث الضرر، أما إذا كان فقط مشارك في إحداث التلوث فيكون المسئول والغير متضامنين في التزامهم بالتعويض تجاه المضرور. وكذلك الحال بالنسبة لفعل المضرور فينفي المسئولية الدولية عن حادث التلوث بصفة كلية أو جزئية بحسب درجة تدخله في إحداث الضرر.

وتجدر الإشارة إلى أنه فيما يتعلق بالإجراءات الوقائية التي يجوز التعويض عنها، يجب أن تكون لها علاقة سببية مع حادث التلوث، ويعتبر هذا الشرط الحد الفاصل بين الإجراءات الوقائية القابلة للتعويض، وما لا يعد كذلك، أما النفقات والتكاليف التي تتحملها الدولة في إطار المنع العام لتدارك أو لتفادي وقوع أي حادث، لا تدخل ضمن تكاليف الإجراءات الوقائية حسب معاهدة 1969 المتعلقة بالتلوث بالنفط[14] .

2- أساس المسئولية الدولية عن حادث تلوث المياه:

لدراسة أساس المسئولية الدولية عن حادث تلوث المياه يتعين البحث عنه في أوساط الفقه الدولي، ثم في الاتفاقيات الدولية، وهذا فيما يلي:

1-1- الأساس الفقهي لهذه المسئولية.

أسس الفقهاء المسئولية الدولية عن الأضرار البيئية على أساس نظرية الخطأ، وهناك من أسسها على نظريتي الخطر والضمان، وسوف أبين المقصود بكل من هذه النظريات فيما يلي:

1-1-1-نظرية الخطأ.

تبنى بعض الفقهاء فكرة الخطأ كأساس للمسئولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية أو النهرية، فقالوا بتطبيق القواعد العامة في القانون المدني على هذا النوع من المسئولية، والتي تتطلب لقيامها الإخلال بالتزام قانوني سابق هو الالتزام بعدم الإضرار بالغير، فإذا وقع إخلال بهذا الالتزام انعقدت المسئولية الدولية، ويلتزم من أحدثه بدفع التعويض للمضرور إذا توافرت باقي عناصر المسئولية من ضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر.

فأساس المسئولية الدولية حسب هذا الاتجاه الفقهي هو الخطأ، سواء كان هذا الخطأ

عمدي أو غير عمدي، فيتعين على المضرور إثباته، ولا يكفي لقيام المسئولية عن حادث التلوث صدور أي فعل إذا لم يكن هذا الأخير خاطئاً.

وتطبيقاً لهذه النظرية، يرى الفقه الدولي أن الأشخاص أو الدول لا يمكن مساءلتهم عن أضرار التلوث إلا إذا وقع من جانبهم خطأ، سواء كان إيجابياً كقيامهم بأنشطة بقصد إلحاق الضرر بدولة أخرى أو برعاياها، أو سلبياً كامتناعها عن نشاط كان ينبغي عليها أن تقوم به.

ولقد وجدت هذه الفكرة تطبيقاتها في جانب من القضاء الدولي مثال ذلك: قضية مصنع صهر المعادن بكندا المتعلقة بالتعويض عن الأضرار التي سببتها الأدخنة السامة التي ينفثها للأشخاص والممتلكات في ولاية واشنطن، حيث قررت لجنة التحكيم التي شكلتها الدولتان أنه وفقاً لمبادئ القانون الدولي، ليس لدولة الحق في أن تستعمل أو تسمح باستعمال إقليمها على نحو يسبب الضرر عن طريق الأدخنة في إقليم دولة أخرى[15].

1-1-2-نظرية تحمل التبعة.

نشأت هذه النظرية نتيجة التطور الصناعي والتقدم التكنولوجي، فأدى استخدام الآلات الميكانيكية وشتى وسائل النقل إلى أن أصبح الخطر الكامن في استعمال هذه المخترعات أقرب احتمالاً، مما سبب أضراراً بالغة بالأفراد دون أن يتمكنوا من الحصول على التعويض بسبب عدم تمكنهم من إثبات الخطأ في جانب المسئول أو دث التلوث[16].

ومن هذا المنطلق يرى أنصار هذه النظرية، أن النظرية السابقة أصبحت لا تسعف المضرورين من حوادث التلوث في الوصول إلى جبر الضرر الذي لحق بهم، خاصة عندما يكون النشاط الذي سبب التلوث مشروعاً، ولا يمثل خرقاً لقواعد القانون الداخلي أو الدولي[17].

لهذا يرى أنصار هذه النظرية أن طبيعة النشاطات الصناعية أو التجارية ذاتها، وحتى ولو كانت مشروعة ينجم عنها ضرر التلوث، وحتى ولو لم ينجم عن هذه النشاطات أي إهمال أو عدم حيطة، وبناء عليه قالوا بأن المسئولية التقصيرية في هذه الحالة تقوم على فكرة الضرر وتحمل التبعة، فمن أنشأ تبعات يفيد من مغانمها وجب عليه أن يحتمل عبء مغارمها[18].

فيشترط لتطبيق هذه النظرية أن يكون النشاط خطراً يؤدي إلى تلوث البيئة البحرية أو النهرية لدرجة الخطورة، وأن يكون مصدر كسب أو فائدة لمن تسبب في هذا الضرر. فإذا تحقق هذان الشرطان، يجوز للمضرور من التلوث الناتج عن هذا النشاط المطالبة بالتعويض باعتباره عوضاً عن المكاسب المتحققة من ورائه.

ومن تطبيقات هذه النظرية حسب أنصارها، نشاط النقل البحري للبترول باعتباره

ينشئ خطر تلوث، كما أنه يعتبر مصدر كسب لمن يباشرونه.

ولقد وجدت هذه النظرية نشأتها وأرضها الخصبة في القانون الخاص، ولكن فقهاء القانون الدولي نادوا بها في مجال القانون الدولي، حتى تستطيع قواعده مواكبة التطورات والمتغيرات التي ينضمها، فلاقت استحساناً في مجال التلوث البيئي، لأن الغالب أن النشاط الصناعي أو التجاري للدول مشروع، ومع ذلك تنبعث منه مواد تلوث البيئة البحرية[19].

1-1-3-نظرية الضمان:

قال بهذه النظرية الفقيه الفرنسي ستارك، وبررها قائلاً بأنه في كل الحالات التي يلزم فيها المشرع أو القضاء المتسبب في إحداث الضرر بتعويضه، وبغض النظر عن أي جرم، فإن الضرر الواقع ينشئ تعديًّا أو اعتداء على حقوق المضرور، وهي حقوق تخضع للحماية في ذاتها ولذاتها، وتكون حمايتها مكفولة بشكل موضوعي بواسطة طرق وأساليب مختلفة مثل الحق في الملكية والحق في الأسهم، وهي مستقلة عن خطأ المدعى عليه[20].

ويبرر هذا الفقيه نظريته بالنظر من زاوية المضرور ذاته وليس من زاوية المتسبب في الضرر، وبناءً عليه يرى أن للمضرور حق في السلامة، أي في الانتفاع الهادئ بأمواله، والممارسة المطمئنة لأنشطته، ويتمثل الحد الأدنى للسلامة في الحياة البشرية، والسلامة البدنية، وسلامة الأموال المملوكة للشخص، فكل اعتداء على هذه الحدود يتعين تعويضه تعويضاً كاملاً حتى ولو لم يكن ثمة خطأ من جانب هذا الأخير[21].

1-2- أساس المسئولية الدولية عن أضرار التلوث في ظل الاتفاقيات الدولية:

نظراً لكون أغلب حالات تلوث البحار والأنهار والأكثرها أهمية تنتج عن الكوارث البحرية التي يسببها انفجار أو غرق ناقلات النفط العملاقة، التي تسبب أضراراً تتجاوز حدود الدولة وحدود التشريعات الوطنية، ظهرت الحاجة إلى إبرام اتفاقيات دولية تعالج موضوع المسئولية الدولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، وتتمثل أهم هذه الاتفاقيات فيما يلي:

أولاً: الاتفاقية الدولية حول المسئولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لعام **1969**.

حملت المادة **3** فقرة **1** من هذه الاتفاقية مالك السفينة المسئولية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالنفط بسبب تسربه أو تفريغه في البحر، وأسست هذه الاتفاقية مسئولية مالك السفينة ليس على الخطأ وإنما على أساس الضرر، فلا يعفى منها بإثبات عدم خطئه، بل فقط إذا أثبت أن حادث التلوث يسند إلى أعمال الحرب أو حادثة طبيعية لا يمكن توقعها ولا دفعها، أو إذا رجع إلى فعل عمدي يقوم به الغير أو إلى فعل المضرور، كما أدخلت هذه

الاتفاقية فكرة تحديد المسئولية فأصبح يحق للمالك تحديد مسئوليته بحد أقصى قدره ستون دولاراً أمريكيًّا لكل طن من الحمولة وللحادثة الواحدة.

فأخذت هذه الاتفاقية بنظرية تحمل التبعة، وليس بنظرية الضمان، إذ أن ضمان حق المضرورين من التلوث في التعويض يتعارض مع تحميلهم جزء من ضرر التلوث أو كله، وبمعنى آخر فإن نظرية الضمان لا تتفق مع حالات الإعفاء من المسئولية أو تحديدها، خاصة وأنها تسعى إلى حماية حقوق المضرورين وتعويضهم عن أي ضرر يمكن أن تتعرض له هذه الحقوق.

وهكذا فإن الأضرار الناتجة عن تسرب أو إلقاء المحروقات من ناقلة بترول في البحر، يسأل عنها مالك هذه الأخيرة طبقا ًلعاهدة 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها مسئولية موضوعية بعيدة عن فكرة الخطأ، ومجردة من الأفكار التقليدية للمسئولية في النظم القانونية الداخلية، واستحدثت نظاماً فريداً لجبر الضرر الناشئ عن التلوث بالمحروقات تجمع فيه بين ما هو تقليدي من خلال إلزام مالك السفينة ومؤمنه بالتعويض، وكذلك الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات الذي يكمل التعويض في مرحلة ثانية لضمان التعويض الكامل للمضرورين من التلوث، خاصة في حالات الحوادث التي تأخذ شكل الكارثة[22].

ثانياً: الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1971.

يعتمد تدخل هذا الصندوق لأداء دوره المنوط به طبقاً لنصوص معاهدة 1971 وبروتوكول 1992 المعدل لها على توفر شرطين هما كون التلوث تم بالمحروقات، والشرط الثاني أن يتم هذا التلوث عن طريق سفينة[23].

ولهذا الصندوق مهمتان أساسيتان: الأولى هي ضمان تعويض المضرورين من التلوث في النطاق الذي تكون فيه الحماية الناشئة عن معاهدة 1969 غير كافية، والثانية هي التخفيف من العبء المالي المفروض على ملاك السفن طبقاً لمعاهدة 1969، ويعفى هذا الصندوق من التعويض في ذات الحالات التي يعفى فيها مالك السفينة من الالتزام بالتعويض أي في التلوث الناتج عن أعمال الحرب، وفي حالة عدم معرفة السفينة المسببة للتلوث، وفي حالة خطأ المضرور، والخطأ المتعمد من الغير[24].

وبناءً على ما سبق فإن تدخل هذا الصندوق في التعويض يجد أساسه في القانون الذي أنشأه ووضع ضوابط وحدود تدخله بصفة تبعية لالتزام المسئول الأصلي عن حادث التلوث، وهذا سعياً من المشرع الدولي إلى الجبر الكلي لضرر التلوث، وعدم تحميل المضرور

أي جزء منه.

ثالثاً: اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري عن طريق إغراق النفايات والمواد الأخرى لعام 1972.

لم تشر هذه الاتفاقية بصورة واضحة ودقيقة لقواعد وأساس المسئولية عن التلوث البحري الناتج عن إغراق النفايات والمواد الأخرى، فهي لم تنص على قواعد خاصة بالمسئولية، بل نصت على عدد من الحالات يكون فيها إلقاء النفايات مباحاً، وأنها لا تطبق على السفن والطائرات التي تتمتع بالحصانة طبقاً للقانون الدولي.

رابعاً: اتفاقية بروكسل لعام 1962 المتعلقة بمسئولية مشغلي السفن النووية.

أخذت هذه الاتفاقية في المادة الثانية منها بأساس موضوعي بشأن مسئولية مشغلي السفن النووية، فاعتبرته مسئولاً عن جميع الأضرار النووية عندما يثبت المضرور أن الأضرار وقعت نتيجة لحادثة نووية مسببة من وقود نووي أو فضلات مشعة تتعلق بهذه السفينة[25].

بعد عرض هذه الاتفاقيات الدولية، يتبين لنا أن الأساس القانوني السائد في القانون الدولي بشأن المسئولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية، هو أساس موضوعي مجرد من فكرة الخطأ، يكفي فيه مجرد إثبات الضرر وعلاقة السببية لإلزام المتسبب بتعويضه.

خاتمة:

من خلال العرض السابق يمكن القول بأن الأساس التقليدي للمسئولية المدنية لا يضمن حماية فعالة للمضرورين من حوادث التلوث البحري أو النهري، إذ أن حماية المضرور لا تتوقف عند حد قيام المسئولية الدولية، بل تتعداه إلى ضمان تحصيل التعويض الذي يجبر الضرر.

وفي هذا الإطار نلاحظ أن معاهدة 1969 المتعلقة بالتلوث بالنفط لم تقدم للمضرورين تعويضاً كافياً في جميع الحالات بتحديد المسئولية عن هذه الأضرار، ولم تحقق الحماية الكافية للمضرورين رغم جعلها التأمين إلزامياً على النشاطات التي فيها مخاطر التلوث الناجم عن تسرب أو إلقاء الزيت من السفن. ورغم إنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت، إلا أن دوره لم يكن كافياً لتحقيق الهدف الذي جاء من أجله، إذ أن مجال تدخله كان ضيق لم يشمل الحالات التي يعفى فيها المسئول من الالتزام بالتعويض، أو في حالة عدم معرفته.

ولهذا أرى لتحقيق حماية فعالة للمضرورين من حوادث التلوث البحري أو النهري،

ضرورة تعميم الالتزام بالتأمين ليشمل كافة المجالات التي تسبب هذا التلوث سواء بالنفط أو بغيره، وكذلك بإنشاء صندوق دولي يتدخل كضامن احتياطي لجبر أضرار التلوث البحري، وبالإضافة إلى ذلك يتعين تحقيق حماية فعالة للبيئة البحرية أو النهرية بإنشاء تنظيمات خاصة بالمسئولية عن الأضرار البيئية تخرج المسئولية عن مفهومها التقليدي المتمثل في جبر الضرر، إلى مفهوم متطور يصل إلى رضع المسئول عن طريق إقرار مبدأ التعويض العقابي.

الهوامش

[1] **Patrick Simon, la réparation civile des dommages causés en mère par les hydrocarbures, thèse pour le doctorat en droit, présenté et soutenue à la faculté de droit université de, paris, 1976, P26.**

[2] محمّد السيد الفقي، المسئولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، **2001**، ص**67-68**.

[3] **Rodier, traité générale de droit maritime, Dalloz, paris, 1975, P660.**

[4] أنظر في عرض ذلك: محمّد السيد الفقي، مرجع سابق، ص**178-179**.

[5] صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، جامعة قار يونس، بنغازي، الطبعة الأولى، **1996**، ص**44**.

[6] أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، **1996**، ص**24**.

[7] عصام الحناوي، قضايا البيئة الأساسية، جهاز شؤون البيئة، القاهرة، يناير **1995**، ص**107**، علي زين العابدين عبد السلام، ومحمّد عبد المرضي عرفات، تلوث البيئة ثمن للمدنية، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، **1992**، ص**147**.

[8] سعد مسعد سحاته، أثر تلوث نهر النيل على البيئة والتنمية في مصر بين التحليل الاقتصادي والحماية التشريعية، معهد الدراسات والبحوث البيئية، جامعة عين شمس، القاهرة، **1991**، ص**63**.

[9] الجيلاني عبد السلام رحوبة، حماية البيئة بالقانون، دراسة مقارنة للقانون الليبي، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، ليبيا، الطبعة الأولى، **2000**، ص**149**.

[10] أنظر في هذا المعنى: محمّد محمّد عبده إمام، الحق في سلامة الغذاء من التلوث في تشريعات البيئة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، طبعة **2004**، ص**232**.

[11] محمّد السيد الفقي، مرجع سابق، ص**101**.

[12] حماية البيئة البحرية من التلوث، عباس هاشم الساعدي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، طبعة **2002**، ص**164**.

[13] السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، الجزء الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، سنة **1998**، ص**862**، حسام الدين الأهواني، مصادر الالتزام، المصادر غير الإرادية، **1994**، بدون ناشر، ص**33**.

[14] محمَّد السيد الفقي، مرجع سابق، ص**105**.

[15] أنظر في عرض ذلك: أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة الإسلامي، مقارناً بالقوانين الوضعية، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، **1996**، ص**389**.

[16] السنهوري، الوسيط، مرجع سابق، ص**767**.

[17] أنظر في عرض ذلك: الجيلاني عبد السلام رحوبة، مرجع سابق، ص**269–270**.

[18] السنهوري، الوسيط، مرجع سابق، ص**767**.

[19] أنظر في عرض ذلك: الجيلاني عبد السلام رحوبة، مرجع سابق، ص**269–270**.

[20] **B. Starck, essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie de peine privée, thèse, paris, 1947, P59.**

[21] **B. Starck, domaine et fondement de la responsabilité sans faute, R.G.D.J, tome 5, paris, 1955, P504.**

[22] أنظر في هذا التحليل: محمَّد السيد الفقي، مرجع سابق، ص**290**.

[23] تجدر الإشارة إلى أن معاهدة **1971** عدلت بروتوكول **1992**، وكذلك معاهدة **1969** عدلت بروتوكول آخر في سنة **1992**.

[24] حماية البيئة البحرية من التلوث، مرجع سابق، ص**190**.

[25] الجيلاني عبد السلام، مرجع سابق، ص**270**.